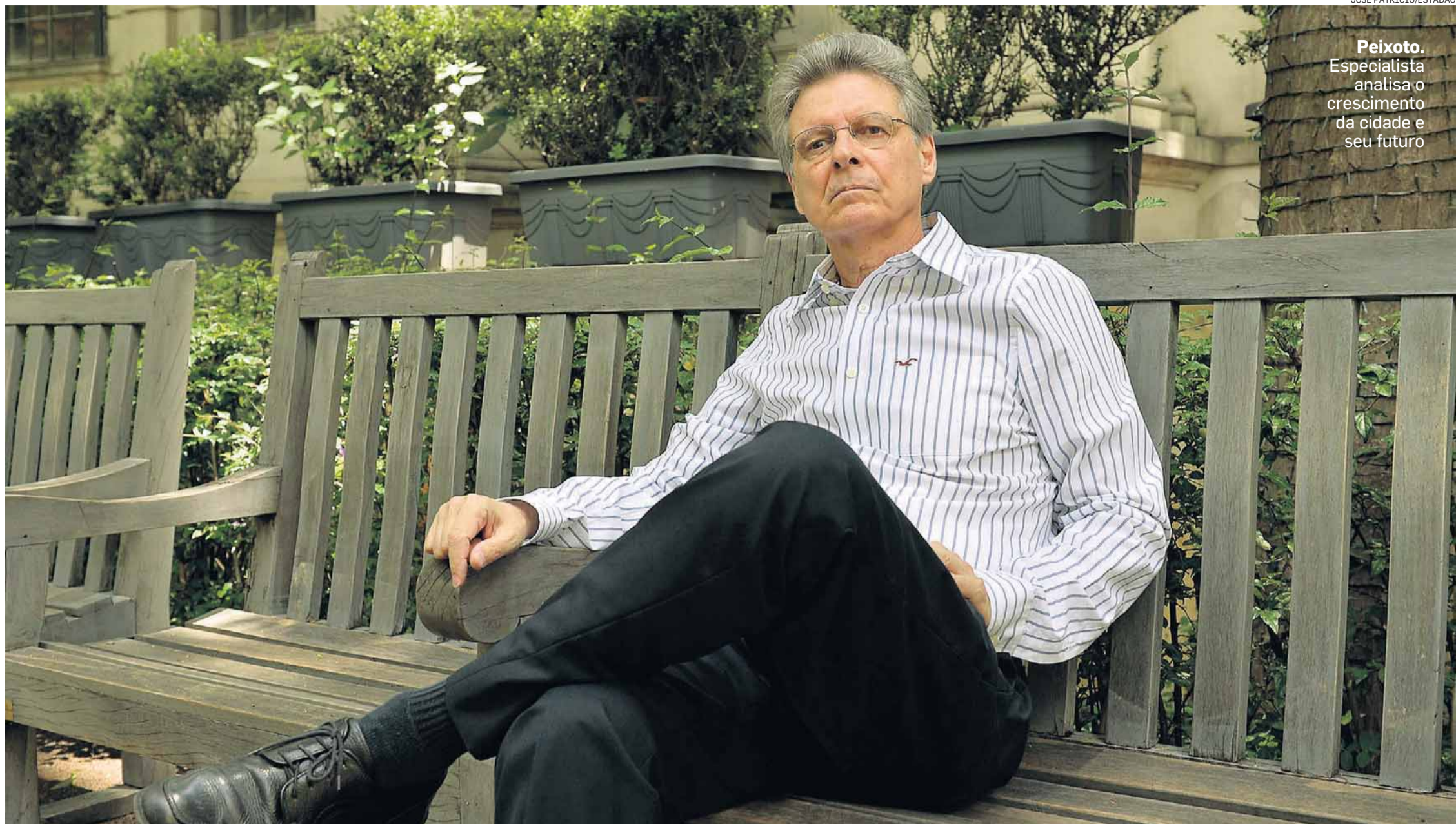


Especial **EXPANSÃO IMOBILIÁRIA**

JOSÉ PATRÍCIO/ESTADÃO



Peixoto.
Especialista
analisa o
crescimento
da cidade e
seu futuro

‘Áreas do Tatuapé e da Mooca têm vocação para Itaim’

Consultor e especialista em marketing imobiliário analisa o crescimento e defende expansão imobiliária no entorno dos trilhos

Heraldo Vaz
ESPECIAL PARA O ESTADO

Consultor adjunto da Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio (Embraesp), Mauro Peixoto de Oliveira defende uma ideia básica: a expansão imobiliária avançará para onde vão os trilhos, sejam do metrô, das estradas de ferro ou a linha do monotrilho. “Prefiro usar a expressão sistema de trilhos, com as mais variadas soluções para facilitar a mobilidade e apoiar o desenvolvimento.” O metrô, por ser subterrâneo, é mais caro do que o monotrilho, mas traz qualidade urbana, defende. “Um monotrilho é mais barato, mas é degradante, é um minhocão com trem.”

Especializado em marketing imobiliário e em planejamento urbano, este paulistano nascido em 1949 no Brooklin e que já morou em Nova York, na Holanda e no Rio, diz que as zonas leste e sul representam os dois grandes vetores de expansão em São Paulo. “Bolsões bem urbanizados do Tatuapé e da Mooca têm vocação para ser o Itaim de hoje”, diz. “São bem servidos por metrô, além do monotrilho que está chegando à Vila Prudente.” Abrir novas fronteiras onde já existem trilhos ou espaço a céu aberto para colocar estrada de ferro é a premissa fun-

● Inteligência
“A crise de mobilidade derruba barreiras simbólicas. Ou seja, não é mais chique morar aqui ou ali, é mais inteligente, e chique por ser inteligente, ficar menos tempo sentado no carro, estressado”

“Itaquera se desenvolve por causa da integração de serviços, comércio e transporte. Disso emana mais valorização do que o estádio do Corinthians”
Mauro Peixoto de Oliveira
CONSULTOR DA EMBRAESP

damental de Mauro Peixoto.

Quadrante sudoeste
Historicamente, a cidade de São Paulo teve desenvolvimento radial e fez a opção pelo quadrante sudoeste. Há 200 anos, a capital poderia ter crescido, em termos qualitativos, para o lado de cá ou de lá do Tamanduaí. Acabou vindo para cá, atravessou o Vale do Anhangabaú e não parou mais. Esse cone sudoeste, representado pela Avenida 9 de Julho, Rua da Consolação e Avenida 23 de Maio, que veio muito tempo depois, acabou sendo os vetores de preferência das classes média e alta.

Crise de mobilidade

O quadrante sudoeste sempre foi o vetor preferencial, mas a crise de mobilidade acabou com essa simbologia. Veja bem, seria mais bonito morar no Jardim Marajoara, que é perto da Chácara Flora, onde há um pouquinho de verde, mas, se for obrigado a passar uma hora e meia no congestionamento, é melhor morar na região central da cidade, dependendo de onde se trabalha. A crise de mobilidade derruba barreiras simbólicas. Ou seja, não é mais chique morar aqui ou ali, é mais inteligente, e chique por ser inteligente, ficar menos tempo sentado no carro, parado no trânsito, estufando a barriga e estressado.

Oportunidades

Qualquer vetor da capital paulista abre oportunidades imobiliárias para quem ofereça um produto benéfico, com qualidades urbanísticas e, principalmente, acesso fácil e oferta de transporte público.

Cidade compacta

O conceito de cidade compacta, com intensidade populacional e de área construída, está ancorado em sistemas de transportes sobre trilhos e ônibus em canaleta, que é o nome original do BRT (bus rapid transit). O exemplo veio de Curitiba 35

anos atrás. Lá, suba na Praça Ucrânia, pegue o ônibus e veja quarteirões adjacentes, todos verticalizados. O traçado tem uma muralha de prédios, numa escala de adensamento saudável, que permite deixar o carro em casa para ir ao trabalho.

Expansão

As grandes frentes de expansão são a zona leste, incluindo sua área expandida, ou seja além de Itaquera, e a zona sul, que tradicionalmente tem sido o principal vetor de desenvolvimento. O novo Plano Diretor vai oferecer volume maior de outorga onerosa na zona leste, com um coeficiente de aproveitamento mais alto no raio de 200 metros dos corredores de ônibus e de 400m das estações do metrô.

Comunidade

Essa política de maior adensamento está correta para regiões, como a zona leste, onde galpões obsoletos, em terrenos que variam de 5 mil até mais de 50 mil m², são adequados para fazer um planejamento integrado, que cria vizinhança. Uma torre isolada é uma coisa, mas oito prédios próximos criam time de futebol para as crianças, dão sensação de segurança e de comunidade.

Zona leste rarefeita

Existe a zona leste já consolidada, com bairros como Tatuapé e Mooca, que têm vocação para ser o Itaim de hoje, e a zona leste rarefeita, que era rural pouco tempo atrás. Lá, ainda existem muitos limites na legislação, mas isso deve mudar com o Plano Diretor da cidade.

Multiuso

Antigas fábricas e galpões industriais da zona leste, com grandes terrenos, oferecem condições para receber complexos multiuso. Um grande empreendimento, com várias tipologias de apartamentos, além de unidades comerciais e pontos de lazer e entretenimento integrados, dá nova vida a um bairro.

Itaquera

O Shopping Itaquera, ao lado de um Poupatempo, está integrado com terminal de ônibus, o metrô e a CPTM, além de um parque de estacionamento, onde a pessoa pode vir de São Miguel Paulista, deixar o carro lá e pegar o trem, evitando entrar na parte congestionada da cidade. A região cresceu com essa integração de comércio, serviços e transporte público. Esse quadro gera mais valorização do que o Itaquerao, o estádio do Corinthians. Essa estrutura, que ainda terá sistema de passarelas, foi uma das melhores coisas feitas para dinamizar uma região.

Zona norte

Ao norte, o crescimento da cidade é limitado pelo Rio Tietê e a Serra da Cantareira. Mas não é só a questão do solo que está em jogo. Para oferecer habitação de qualidade por um preço mais acessível, o importante é o direito de construir: o incorporador compra frações aéreas, air rights é a expressão. Nessa região, durante o zoneamento anterior do Plano Diretor de 2002, foi pífio o estoque de outorga onerosa que se poderia comprar. Houve um certo acomodamento e algumas questões não foram bem resolvidas, como o subdimensionamento do coeficiente de aproveitamento.

PORTE CONSTRUTORA/DIVULGAÇÃO



Verticalização. Na zona leste, Tatuapé é área consolidada

‘Setor precisa descobrir produto para nova demanda’

◆ Analista aponta expansão corporativa na zona sul e defende o apoio a cidades médias para tentar descomprimir a capital

Mauro Peixoto de Oliveira vê sinais de reaquecimento industrial na região metropolitana e fala da expansão corporativa que vai atravessar o Rio Pinheiros como já ocorreu com empreendimento pioneiro.

Vocação

Fiz estudo de vocação para área de 100 mil m² e vi sinais de reaquecimento industrial. É uma fábrica de cozinhas, outra de armários, que, fazendo contas, concluem que não compensa produzir longe da capital. Uma confecção deixou de enviar material para Recife e alugou espaço num galpão de Osasco. Há renascimento industrial, mas o setor ainda precisa descobrir qual o tipo de produto imobiliário pode atender essa demanda.

Polo corporativo

O grande empreendimento pioneiro na Marginal Pinheiros foi do outro lado do rio com o Centro Empresarial de São Paulo, feito por Alfredo Mathias, um construtor que também foi idealizador do Shopping Iguatemi em 1966, e do Portal do Morumbi, com 800 apartamentos num bosque de 150 mil m². Vai para o outro lado da Marginal Pinheiros? Sim, vai atravessar, mas também vai continuar deste lado do rio. Não há esgotamento

porque existem terrenos na direção de Jurubatuba.

Macrometrópole

O conceito de macrometrópole reúne as regiões metropolitanas de São Paulo, de Campinas e da Baixada Santista. Não é uma emenda física, mas econômica. Uma cidade como São Paulo, com mais de 10 milhões de habitantes, em qualquer lugar do mundo, é um caos. Uma região metropolitana de 22 milhões de habitantes é uma doen-

ça, e tudo o que for feito para melhorar é paliativo. Por isso, estimular cidades médias é uma política extremamente saudável, e isso deve ser feito através do sistema de trilhos.

● Reaproveitamento

50 mil m²

De uma fábrica servem para erguer vários edifícios e dar sentido de comunidade, diz Peixoto

Cidades completas

É preciso estimular o desenvolvimento de cidades completas para descomprimir a capital. Um bom exemplo é São Carlos, que tem universidades, é polo de conhecimento e tecnologia, além de economicamente desenvolvida com indústria, agropecuária, comércio e serviços. No Vale do Paraíba, São José dos Campos não pode ter seu planejamento de forma isolada. Lá, existe projeto de veículo leve sobre trilhos (VLT), aproveitando terreno sob linhas de transmissão, sem precisar fazer desapropriação, que pode chegar a Taubaté e Pindamonhangaba.